



Touring Club Suisse
Ch. de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE
politique@tcs.ch
www.politiquetcs.ch

Gérard Métrailler
Tel +41 58 827 27 21
Mobile +41 79 777 83 27
Fax +41 58 827 23 92
gerard.metrailler@tcs.ch

VORSCHAU AUF DIE WINTERSESSION 2016

DER EIDGENÖSSISCHEN RÄTE

Kontakt

Gérard Métrailler
Leiter Politik
058 827 27 21
gerard.metrailler@tcs.ch

Laura Salamin
Stellvertreterin Leiter Politik
058 827 27 18
laura.salamin@tcs.ch



Touring Club Suisse
Ch. de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE
politique@tcs.ch
www.politiquetcs.ch

Gérard Métrailer
Tel +41 58 827 27 21
Mobile +41 79 777 83 27
Fax +41 58 827 23 92
gerard.metrailer@tcs.ch

INHALTSVERZEICHNIS

STÄNDERAT	3
16.3066 Mo. Nantermod. Taxis, Uber und andere Fahrdienste. Für einen faireren Wettbewerb	3
16.3066 Mo. Derder. Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes an die neuen Angebote	3
15.322 Standesinitiative Genf. Für Pilotversuche zur Einführung einer Innenstadtmaut (städtisches RoadPricing).....	4



Touring Club Suisse
Ch. de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE
politique@tcs.ch
www.politiquetcs.ch

Gérard Métrailer
Tel +41 58 827 27 21
Mobile +41 79 777 83 27
Fax +41 58 827 23 92
gerard.metrailer@tcs.ch

STÄNDERAT

16.3066 Mo. Nantermod. Taxis, Uber und andere Fahrdienste. Für einen faireren Wettbewerb

Der Bundesrat wird beauftragt, eine Anpassung der Bundesgesetzgebung vorzuschlagen, um den regelmässigen und berufsmässigen Personentransport in Personenwagen den ordentlichen Vorschriften des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) und der Arbeitsgesetzgebung zu unterstellen, statt dass die Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2) für diese Transporte gilt.

16.3066 Mo. Derder. Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes an die neuen Angebote

Der Bundesrat wird beauftragt, eine Anpassung der Bundesgesetzgebung an die neuen Angebote im Transportbereich, namentlich die neu aufgekommenen Fahrdienste sowie die Online-Plattformen, vorzuschlagen. Zu prüfen ist insbesondere eine grundlegende Anpassung der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2) an die neuen Technologien.

Stellungnahme des TCS

Der TCS begrüsst grundsätzlich jeden Vorstoss zugunsten einer partizipativen Wirtschaft im Bereich der kollaborativen Mobilität. Fahrdienste wie Uber, Limousinen-Service oder andere Online-Plattformen bilden in diesem Zusammenhang interessante Ergänzungen, welche das Angebot ausweiten und es ermöglichen, das Bedürfnis der Bevölkerung nach Mobilität besser zu befriedigen. Es gilt dennoch sicherzustellen, dass diese Leistungen im gesetzlichen Rahmen bereitgestellt werden.

Der TCS unterstützt daher die Motionen Nantermod und Derder. Es erscheint zweckmässig, die Bundesgesetzgebung zu überprüfen und gegebenenfalls in diesem Bereich anzupassen, damit sie nicht länger Entwicklungen unnötig bremst; die Verkehrssicherheit darf dabei jedoch nicht aus den Augen verloren werden.

In diesem Zusammenhang ist ein Bericht des Bundesrates wünschenswert, der:

- die verschiedenen derzeit geltenden Vorschriften für berufsmässigen Personentransport in Personenwagen aufführt;



Touring Club Suisse
Ch. de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE
politique@tcs.ch
www.politiquetcs.ch

Gérard Métrailer
Tel +41 58 827 27 21
Mobile +41 79 777 83 27
Fax +41 58 827 23 92
gerard.metrailer@tcs.ch

- die Voraussetzungen für Fahrzeugführer genau darlegt: Bewilligung für berufsmässige Personentransporte, häufigere und eingehendere medizinische Untersuchungen, Arbeitszeiten, Ausrüstung der Fahrzeuge (Tachygraf) usw., einschliesslich eine Schätzung der Kosten zulasten der Fahrer;
- die Zweckmässigkeit und Wirksamkeit der Vorschriften und Voraussetzungen kritisch mit Blick auf die Verkehrssicherheit prüft.

Auf dieser Grundlage kann der Bundesrat Gesetzesänderungen beantragen, die auch Wettbewerbsverzerrungen zwischen den verschiedenen Anbietern in diesem Marktbereich vermeiden.

15.322 Standesinitiative Genf. Für Pilotversuche zur Einführung einer Innenstadtmaut (städtisches RoadPricing)

Der Grosse Rat des Kantons Genf fordert die Bundesversammlung mit einer Standesinitiative auf, ein Gesetz zu verabschieden, das - namentlich in Genf - die Durchführung eines Pilotversuchs zur Einführung einer Innenstadtmaut ermöglicht.

Stellungnahme des TCS

Der TCS lehnt diese kantonale Initiative ab, da Pilotversuche nicht notwendig sind, weil verschiedene städtische RoadPricing-Systeme bereits existieren und in der Vergangenheit bereits Versuche damit durchgeführt worden sind.

Das System eines städtischen RoadPricings lehnt der TCS aus folgenden Gründen klar ab:

Generell stehen die Belastungen einer derartigen zeitweiligen oder provisorischen Lösung für Stadt- oder Zonennetze in keinem Verhältnis zum erwartbaren möglichen Nutzen. Die bestehenden Mauten weisen alle ein erkennbar **schlechtes Kosten-Nutzen – Verhältnis** aus; in London etwa werden 30 bis 40 % der Erträge für den Betrieb des Systems benötigt. Auch die Investitionskosten sind sehr hoch; in Stockholm betragen sie 212 Millionen € oder mehr als 300 Millionen CHF bei der Einführung 2006.

Der TCS lehnt solche Systeme ab, noch deutlicher solche Versuche, und dies wegen der folgenden Nachteile:

**Touring Club Suisse**

Ch. de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE
politique@tcs.ch
www.politiquetcs.ch

Gérard Métrailer

Tel +41 58 827 27 21
Mobile +41 79 777 83 27
Fax +41 58 827 23 92
gerard.metrailer@tcs.ch

Soziale Ungerechtigkeit: Die Verkehrslenkung über den Preis trifft vor allem Personen mit geringem Einkommen.

Lokales Gewerbe gerät unter Druck: KMU mit geringer Wertschöpfung erleiden in der Mautzone wirtschaftliche Verluste (sinkender Umsatz der Geschäfte in der Londoner Mautzone).

Verkehrsverlagerung in abgabefreie Zonen: der Verkehr weicht auf Strassen am Rande der Agglomeration aus, die heute oft bereits stark mit Verkehr belastet sind. Verkehrsspitzen werden durch diese Verlagerung aber nicht gebrochen und sie erlaubt auch keine optimale zeitliche oder räumliche Verteilung.

Staus werden nicht nachhaltig aufgelöst: Eine kurzfristige Verkehrsminderung wird rasch durch die demographische Entwicklung und das Wirtschaftswachstum ausgeglichen. Trotz entsprechenden Erhöhungen der Abgaben hat beispielsweise die Maut in London nur in den ersten fünf Jahren zu weniger Staus geführt .

Datenschutz und Schutz der Privatsphäre stellen Probleme: Fahrten werden je nach Mautmodell registriert (Erfassen der Kontrollschilder, des Zeitpunkts der Ein- und Ausfahrten ...). Auch ist nicht gewährleistet, dass diese Daten nicht für andere Zwecke verwendet werden.